

DIARIO OFICIAL

AÑO LVII

Bogotá, sábado 8 de octubre de 1921

Números 17916 y 17917

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO	
Ley 10 de 1921, "por la cual se dictan varias disposiciones sobre Ferrocarriles"	49
PODER EJECUTIVO	
Mensaje dirigido por el Excelentísimo señor Presidente de la República al Congreso . . .	49
Telegramas dirigidos al Excelentísimo señor Presidente de la República	50
MINISTERIO DE GOBIERNO	
Resoluciones sobre personería jurídica . . .	51
Resoluciones sobre rebaja de pena	51
MINISTERIO DE GUERRA	
Contrato sobre suministro de varios artículos para el forraje de los ganados del Ejército	52
Contrato referente al entierro del General José María Tobar	52
MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA	
Contrato de compra de 2,250 litros de tinta en polvo para las Escuelas de la República.	52
Contrato por el cual se compran 2,250 litros de tinta en polvo para las Escuelas de la República	52
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS	
Contrato celebrado entre el Ingeniero Director de la Carretera de Albán al Bajo Magdalena y el señor Juan B. Páez, sobre suministro de varios elementos para los trabajos de aquella vía	52
Contrato sobre compra-venta de treinta y seis carretillas metálicas destinadas a los trabajos de la Carretera Central del Norte, en la sección de Cundinamarca	53
MINISTERIO DE AGRICULTURA Y COMERCIO	
Contrato sobre arrendamiento de bosques nacionales	53
Solicitudes de registro de marcas de comercio y de fábrica	54
CORTE DE CUENTAS	
Auto de la Sala de Acuerdo	55
Autos de la Sección 13ª	56

PODER LEGISLATIVO

LEY 10 de 1921 (octubre 5), "por la cual se dictan varias disposiciones sobre Ferrocarriles."

El Congreso de Colombia decreta:

Artículo 1º Sancionada la presente Ley, el Gobierno, de acuerdo con el Gobernador de Cundinamarca, ya autorizado al efecto por la respectiva Asamblea Departamental, dispondrá que el Gerente del Ferrocarril de la Sabana envíe a la Corte de Cuentas todas las que no hayan sido presentadas y para que en lo sucesivo se continúen presentando como lo prescribe el inciso c) del artículo 327 del Código Fiscal.

Artículo 2º El Gobierno procederá igualmente a hacer las gestiones necesarias ante la Goberna-

ción de Cundinamarca, con el objeto de obtener la solución de todas las cuestiones pendientes en relación con la Empresa del Ferrocarril de la Sabana.

Dichos arreglos se conformarán en lo sustancial a las siguientes bases generales:

1º Deberá comprender el arreglo definitivo de todas las cuentas pendientes entre las dos entidades;

2º Se reorganizará la asociación entre las dos entidades, **Nación y Departamento**, en una forma adecuada a la índole de la Empresa y al nuevo estado de cosas que se cree en virtud del arreglo;

3º La definición de la situación jurídica de las dos entidades en relación con el usufructo y la nuda propiedad del Ferrocarril;

4º Se organizarán los Ferrocarriles de la Sabana y del Sur en una sola Empresa, incluyendo las prolongaciones actuales, y futuras de una y otra. En el arreglo se establecerá claramente la participación que cada una de las dos entidades, **Nación y Departamento**, deba tener en la dirección y en las cargas y productos de las dos empresas. El Gobierno queda facultado para hacer las cesiones y compensaciones que sean necesarias y equitativas para que el arreglo se efectúe.

Parágrafo. En cuanto el arreglo no se conforme a las anteriores autorizaciones deberá ser sometido a la aprobación del Congreso.

Artículo 3º En las empresas ferroviarias que directa o indirectamente administre el Gobierno, no podrán otorgarse franquicias o prestarse servicios gratuitos a particulares, salvo a los Gerentes o empleados de categoría de empresas análogas a quienes deba dispensarse este favor como reciprocidad; a las Compañías teatrales, de conformidad con las leyes vigentes; a los voceadores de la prensa, y, en casos excepcionales, a los alienados o enfermos pobres, a juicio del Administrador o Gerente.

A los empleados y funcionarios públicos y a las entidades y corporaciones oficiales les podrán ser otorgados siempre que comprueben que viajan en el desempeño de funciones oficiales y por razón, de tales funciones.

El Gobierno al reglamentar esta Ley señalará las sanciones consiguientes a la infracción de las anteriores disposiciones, y la Corte del ramo o las Juntas encargadas de examinar las cuentas de las respectivas empresas velarán por su exacto cumplimiento, a cuyo efecto exigirán junto con los demás documentos la presentación de las relaciones del tráfico, referentes a trenes expresos, franquicias, etc.

Dada en Bogotá a cuatro de octubre de mil novecientos veintiuno.

El Presidente del Senado, **José Joaquín CASAS**—El Presidente de la Cámara de Representantes, **José Vicente CONCHA**—El Secretario del Senado, **Julio D. Portocarrero**—El Secretario de la Cámara de Representantes, **Fernando Restrepo Briceño**.

Poder Ejecutivo—Bogotá, octubre 5 de 1921.

Publíquese y ejecútese.

MARCO FIDEL SUAREZ—El Ministro de Hacienda, **Pomponio GUZMAN**.

PODER EJECUTIVO

MENSAJE dirigido por el Excelentísimo señor Presidente de la República al Congreso.

Número 1274

Honorables Senadores y Representantes:

El proyecto de ley aprobatoria de las modificaciones del Tratado de 6 de abril de 1914, acordadas entre el Gobierno de la República y el de los Estados Unidos de América, requiere de parte de vosotros una atención tan grande como su importancia, y por eso me permito dirigiros el presente mensaje, que os ruego recibáis como expresión sincera de las ideas y votos del Gobierno en el particular.

Hace dieciocho años que está sin resolver para la República el negocio internacional relativo a la separación material del Istmo de Panamá, efectuada el 3 de noviembre de 1903, en las circunstancias y por las causales que todos sabemos. Eso mismo hace que Colombia se halla ante la Comunidad de las Naciones en situación demasiado anómala, pues habiendo perdido un territorio precioso, por ser el centro de los mares y tierras del planeta, sus derechos relativos a esa pérdida permanecen indefinidos, sus intereses continúan insolutos, sus principales relaciones internacionales carecen de forma regular, y las necesidades de su comercio en relación con el Canal y el Ferrocarril de Panamá no reciben la satisfacción necesaria.

Desde la improbación del proyecto de arreglo primitivo para la apertura del Canal de Panamá, sucediéronse varios tanteos referentes a la regularización de los derechos e intereses de Colombia, por medio de otros tantos proyectos de convenciones internacionales, todos los cuales fueron estériles hasta el Tratado de 6 de abril de 1914, aprobado en ese año por el Congreso de Colombia y en el año corriente de 1921 por el Senado de los Estados Unidos de América, previas las modificaciones que conocéis y que fueron aceptadas por el Gobierno de la República en atención a la necesidad de aprovechar una coyuntura suprema y favorable a la conclusión de este inveterado negocio.

El proyecto de ley a que vengo refiriéndome, tiene, pues, desde luego el motivo principal de hacer cesar la situación que acabo de describir someramente, y tiene también como fines primordiales la fijación de los límites del noroeste de la República, el mejoramiento de las relaciones de amistad y comercio con los Estados Unidos y el reconocimiento de franquicias muy importantes en el tránsito interoceánico y de indemnizaciones pecuniarias, que, empleadas escrupulosa y atinadamente, pueden servir a la Nación para mejorar su situación económica, aplicándolas a la satisfacción de necesidades futuras y permanentes, aunque no a consumos fiscales improductivos y transitorios. La aprobación de las modificaciones produciría de esta manera resultados altamente benéficos, en tanto que su improbación haría desaparecer la posibilidad de todo arreglo definitivo en esta materia, y su aplazamiento causaría pérdidas cuantiosas y talvez otros perjuicios de mucha gravedad.

El asunto presenta un aspecto digno de toda vuestra atención, cual es la responsabilidad legal del Gobierno y la responsabilidad personal del infrascripto por haber aceptado las modificaciones del Tratado de 1914. Pero en primer lugar, la conducta oficial y personal del Gobierno se explica suficientemente por la certeza que él se formó de la necesidad de aprovechar un momento, acaso el último o uno de los últimos, más útiles y propicios, para que el Tratado pudiera ser aprobado en el Senado de Washington. En segundo lugar, ahora como en el año de 1896, cuando se consideraba en el Congreso de la República un tratado celebrado entre Colombia y Venezuela, yo os puedo rogar que distingáis en el Tratado de Panamá la parte relacionada con el bien público, de la parte personal, relacionada con las responsabilidades de orden moral y legal.

Repito y repetiré que en la gestión de este importantísimo negocio le toca al Representante de la República en Washington, doctor Carlos Adolfo Urueta, el mérito de haber vencido las dificultades que se opusieron durante largo tiempo a la aprobación del Tratado en los Estados Unidos, comprobando los talentos de su inteligencia, ilustración, prudencia, actividad y patriotismo; y que en cuanto a la aceptación de las modificaciones propuestas por el Gobierno de Washington en un momento decisivo, el suscrito asumió las responsabilidades, apropiándose cualquier reato que le correspondía ante la justicia, la ley y la opinión nacional. En 1896, como uno de los signatarios del Tratado con Venezuela a que me referí arriba, decía yo al Senado poco más o menos: "Separe las dos fases del negocio que se ventila; tratad la de utilidad pública con toda calma y mirando exclusivamente a las conveniencias de la Nación;